



BA Tranvía | 9,2 km

🕒 30 min | 15 min expreso AEP

¿Por qué un tranvía?

Objetivos

- Fomentar el uso del transporte público en CABA
- Mejorar el acceso a la Cdad. Universitaria
- Mejorar acceso al Aeroparque Jorge Newberry

Ventajas

- Reduce la contaminación atmosférica y sonora
- Mejora en la seguridad vial (menos unidades circulando a misma capacidad)
- Mejora en el confort, regularidad y velocidad de servicio
- Costo muy bajo comparado con otros medios de transporte (subte por ejemplo)

Proyecto DOTS

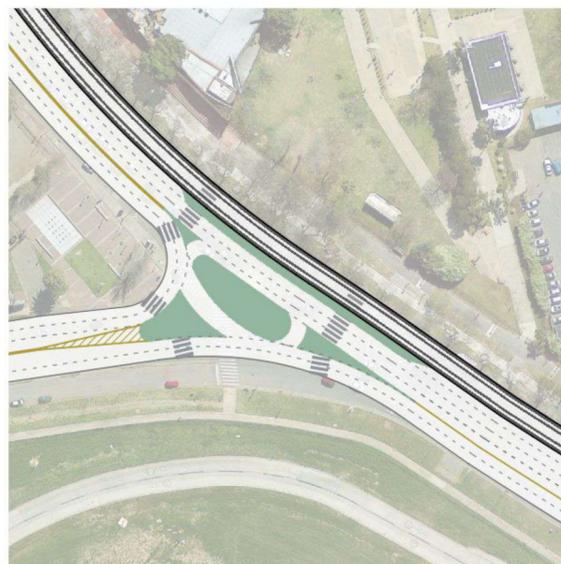
- Está conectado con importantes nodos de transporte público
- Hace más atractivos para su desarrollo a los terrenos subutilizados
- Todo el Distrito Joven a lo largo de la costanera tiene la oportunidad de incorporar más usuarios haciéndolo más atractivo
- Pese a no circular por áreas densamente habitadas, el trayecto del tranvía pone en valor áreas de recreación y trabajo con alta afluencia de pasajeros
- Fomenta el desarrollo urbano en todo su recorrido
- Mejores condiciones para transportar equipaje para pasajeros de Aeroparque
- Reordenamiento vehicular en todo su recorrido

Puntos a destacar de su recorrido

- Punto de origen zona de trasbordo Pacífico, combinación con estación Palermo del tren San Martín; metabús av Santa Fe; Subte Línea D; proximidad a Plaza Italia.
- Recorrido por Parque el Rosedal y con estación el Planetario, lo cual fomenta uso recreacional y turístico los fines de semana. Proximidad con zona de boliches bailables en Arcos (ex Paseo de la Infanta), lo cual incentiva su uso nocturno.
- Gran segmento con pocas estaciones en su recorrido por costanera, lo cual permite acelerar entre ellas, obteniendo mayores velocidades promedio. Acceso a locales bailables y de eventos a lo largo de su traza.
- Importante estación de transferencia en Aeroparque, donde, en ocasiones, podrá funcionar como estación cabecera para recorridos expreso. Probablemente sea el principal destino/origen.
- Incentivo de uso de la costa de la Ciudad, tomando lugares nuevos como Parque Carrasco, BA Playa, y locales gastronómicos en todo el Distrito Joven.
- Estación frente a Parque Norte, muy utilizada sobre todo los fines de semana, a la vez que puede ser un punto de negociación para que en parte sea financiada por quienes explotan el predio.
- Cabecera en Ciudad Universitaria, destino muy importante en las franjas etarias más jóvenes. Alto afluente de pasajeros.



Se realizó un análisis de la topografía, áreas de cobertura vegetal y zonas donde hay mayor posibilidad de inundación. Respecto a la circulación por zonas verdes, se encuentra como diagnóstico positivo que la traza recorre zonas de alta cobertura. Esto no solo es positivo por un sentido estético a la hora de incentivar su uso, sino que colabora con ser zonas que absorben mejor las lluvias. Y respecto a esto último, se debe prestar atención a que prácticamente la totalidad de la traza recorre áreas inundables. Comenzando por la superposición con el arroyo Maldonado y recorriendo toda la costanera, pasando por el tunel de Av Sarmiento, cruce propenso a quedar inhabilitado a raíz de lluvias intensas. Se debe resolver este sitio conflictivo a la hora de los estudios de factibilidad técnica. Es importante generar nuevo espacio absorbente donde sea posible.

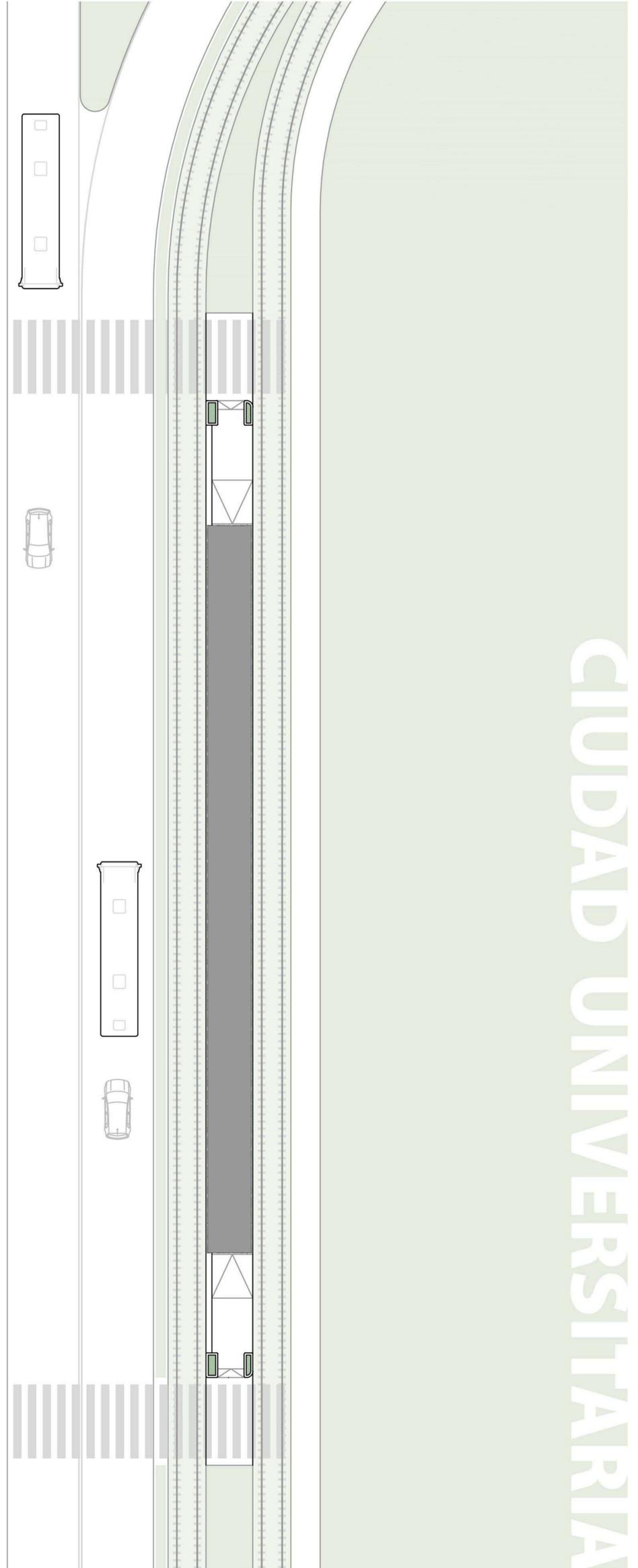
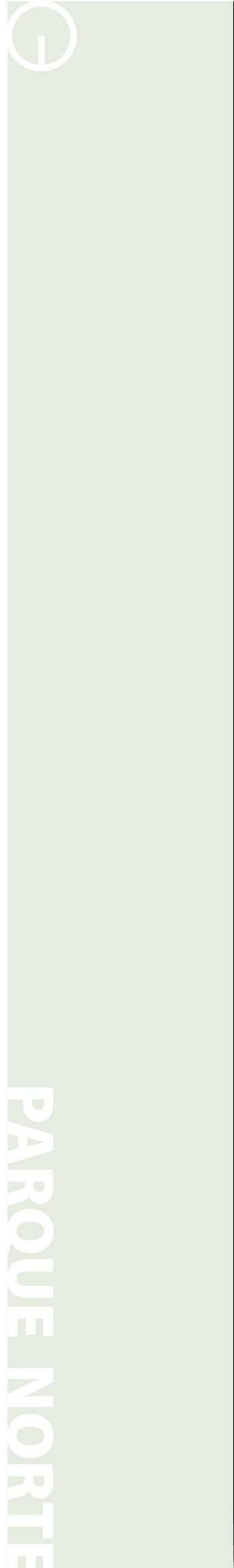
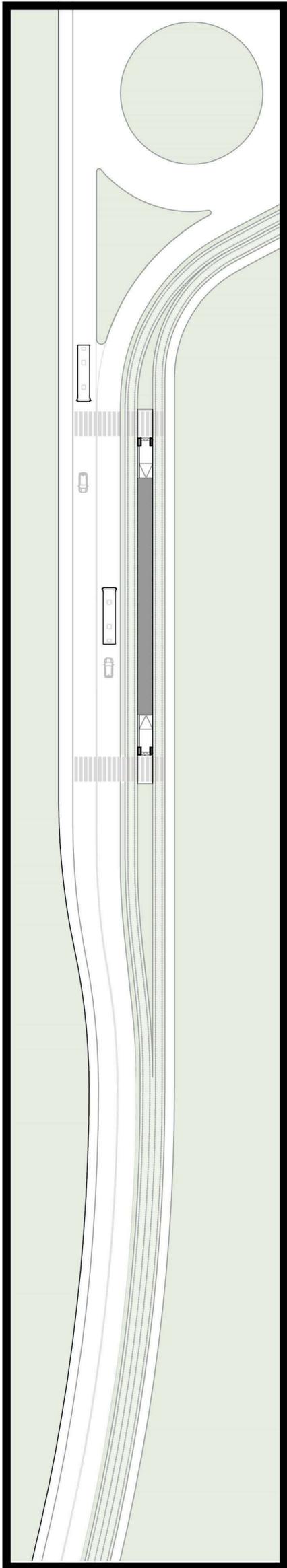


Algunos sitios donde se logra generar mayor superficie absorbente, además de los segmentos de recorrido donde el tranvía recorre en su vía preferencial, es en los derivadores. Esto no solo genera nuevos espacios verdes, sino que son oportunidades para el ordenamiento vehicular y de cruce peatonal. De izquierda a derecha: derivador Av Sarmiento y Av Costanera; derivador Av Costanera y Av La Pampa; derivador Av Costanera y acceso vehicular Ciudad Universitaria.



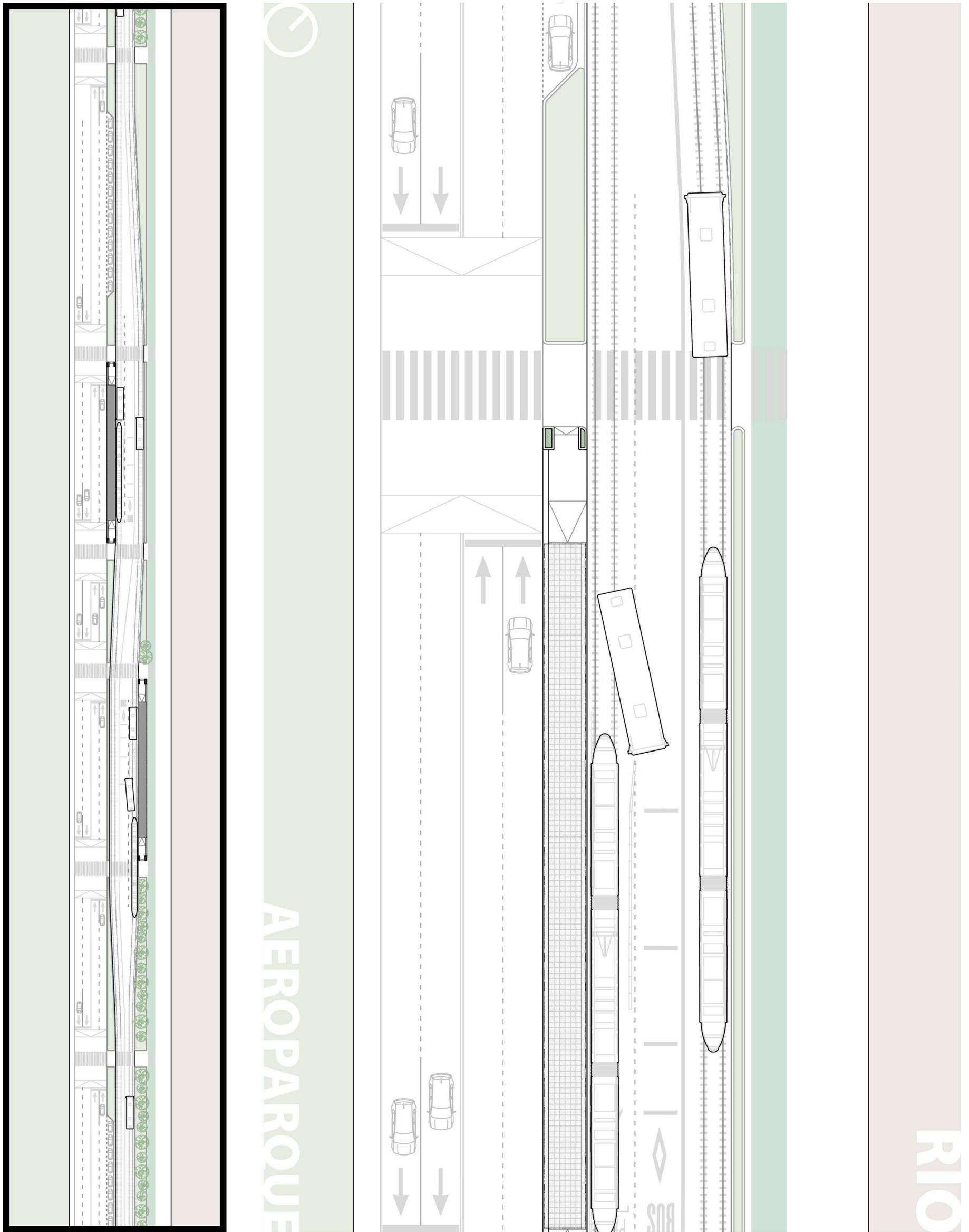
BA Tranvía | Sector Distrito Joven





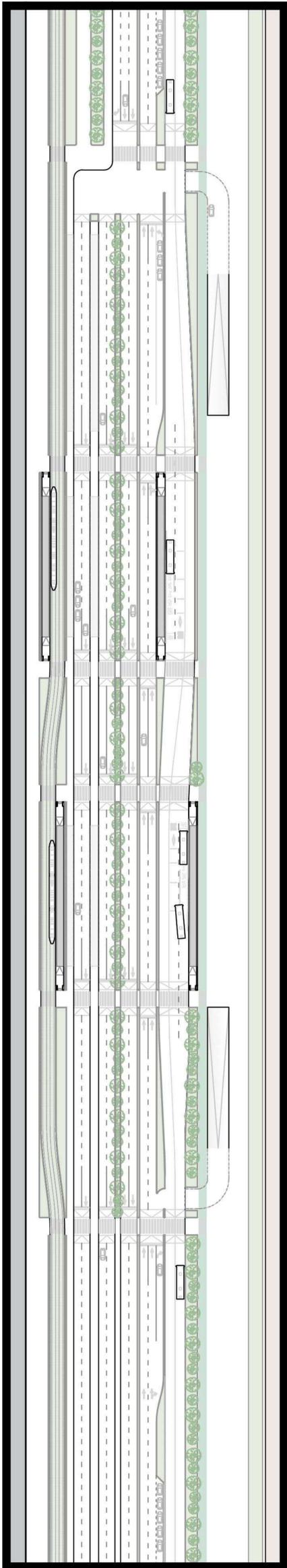
Estación Parque Norte | Ingreso a Cdad. Universitaria

La Avenida Intendente Güiraldes posee un ancho de 16 metros. Por ello, cuando la Av. Costanera dobla hacia esta, se pasa de dos carriles por sentido general, a uno solo; y los carriles de tranvía y bus, pasan a ser únicamente de tranvía, pasando los buses a vía general. Ante la necesidad de ensanchar la avenida, y considerando el alto beneficio que tendría Parque Norte, se propone que esta ampliación se realice hacia este predio en el sector que tiene amplia circulación vehicular. De esta forma, no saldría perdiendo casi nada de espacio útil Parque Norte, sino que además sería una forma de aportar al proyecto de tranvía del cual se verán beneficiado por la estación. Asimismo, los que asisten al Pabellón 1 de Ciudad Universitaria, tendrían un acceso más cercano. Los buses mantendrían las paradas en su inmediato ingreso.

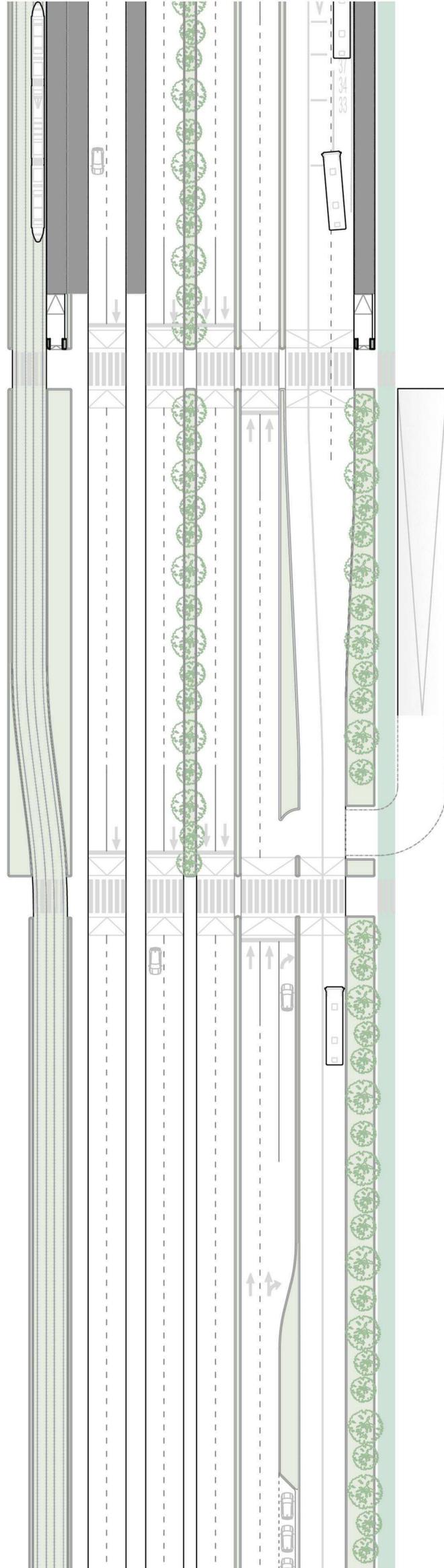


Estación Genérica | Punta Carrasco - Costanera Norte - BA Playa

Considerando que a lo largo de toda la traza el ancho es bastante constante (a excepción del sector Aeroparque), se estipuló dos carriles por sentido de circulación general, y dos carriles por sentido para una vía segregada que reúne el tranvía con los autobuses. En las estaciones, estos últimos agregan un tercer carril para maniobras. Asimismo, se contempla una bicisenda entre los carriles de transporte público y la circulación peatonal que bordea el río. El ancho del andén del lado de la avenida, cuando no sea estación, se contempla en forma de estacionamiento, comprendiendo que los vehículos particulares seguirán siendo un medio muy utilizado; en este sentido, al menos se ordenan los espacios que ocupan.



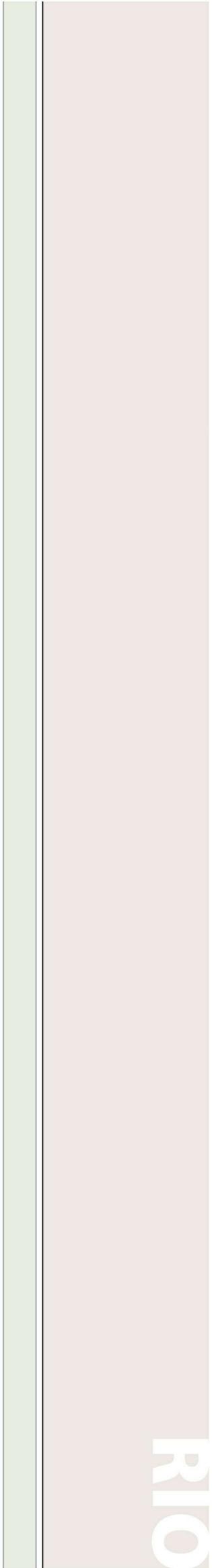
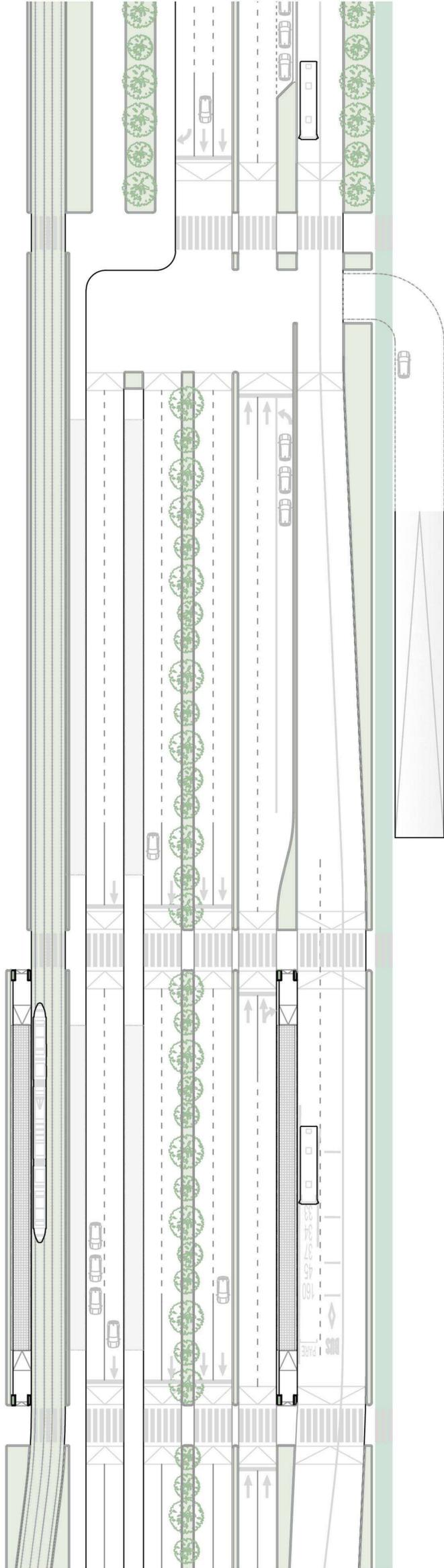
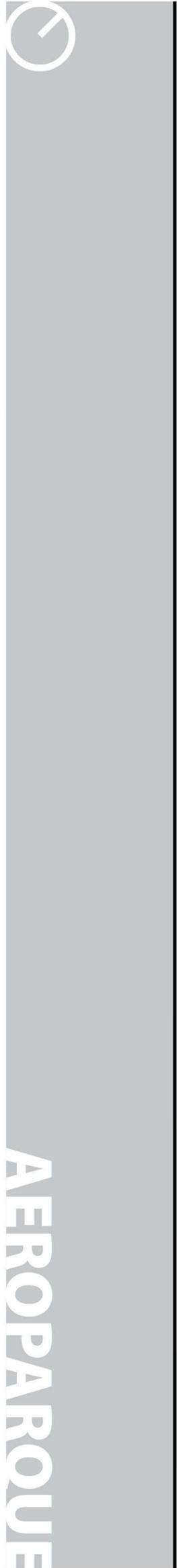
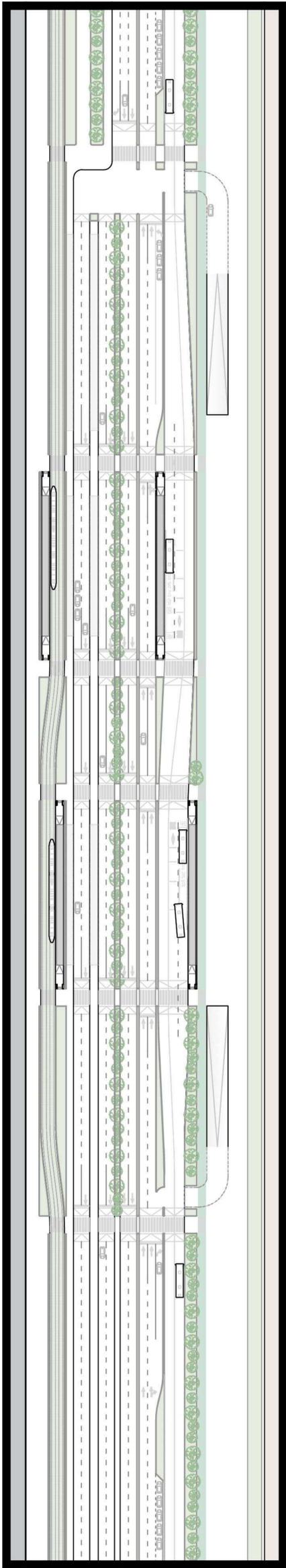
AEROPARQUE



RIO

Estación Aeroparque | Sector Sur

Este sector contempla aprovechar el espacio generado con las nuevas dársenas para taxis y vehículos particulares. Actualmente, el orden de acceso a un transporte ni bien uno sale de Aeroparque es: taxi, vehículo particular, autobús (mezclado con el resto del tránsito). En esta propuesta, el primero es el tranvía, para fomentar su uso. Luego taxis, vehículos personales, circulación general, y carriles segregados para autobuses con estaciones. Si bien aleja el acceso a estos, no es así si se lo ve desde la perspectiva del río. De esta manera, ambos flancos importantes, aeroparque y río, tienen como medio más accesible un transporte público. La circulación de automóviles contempla dársenas de giro para acceder a los estacionamientos subterráneos.



Estación Aeroparque | Sector Norte

Siendo la continuación de las lógicas del sector sur, cabe destacar la dársena de giro de vehículos particulares de los carriles en sentido al norte para acceder al Aeroparque. También se puede observar que las estaciones se encuentran alternadas para un uso más óptimo del espacio, así como espacio para estacionar solo del lado del río.

